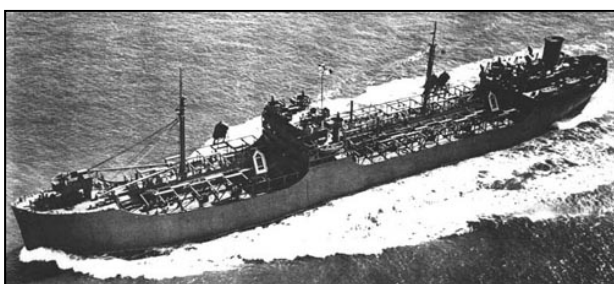


Kort om Nortraship

I 1940 hadde den norske handelsflåten 34 000 sjøfolk om bord. Den var verdens fjerde største handelsflåte. Bare Storbritannia, USA og Japan hadde større handelsflåter. Handelsflåten ble tonnasjemessig sett mer enn fordoblet i perioden 1920—39. Veksten var kombinert med dyptgripende strukturelle endringer, med omlegging til moderne motordrevne linje- og tankskip som den mest fremtredende.

40 % av den norske handelsflåten bestod av tankskip. Det var 247 tankskip. Under krigen fraktet de olje som skulle brukes til skip, fly, tanks og biler. De norske oljetankerne hadde stor betydning i krigføringen. Uten olje og bensin stoppet krigføringen opp. I tillegg hadde Norge 13 hvalkokerier og 100 hvalbåter med 6500 mann om bord.



Tonnasjeavtalen med Storbritannia, også kalt Schemeavtalen ble forhandlet frem i tidsrommet 25.9—20.11 1939. Av hensyn til nøytralitetspolitikken var Norges Rederforbund det britiske Ministry of Economic Warfare's forhandlingsmotpart. Ifølge avtalen fikk britene befrakte 150 store og moderne tankskip og rundt 450 000 brt.

tørrelasttonnasje. Avtalen var et resultat av britisk press. Før krigen hadde britene undervurdert sitt tonnasjebehov, særlig for tanktonnasje. Norge var den eneste nøytrale skipsfartsnasjon som kunne dekke behovet. Ved straks å inngå en tonnasjeavtale håpet britene også å unngå den spekulasjonsbetingede fraktboomen man hadde opplevd under 1. verdenskrig. Norske redere ønsket primært ingen avtale. De ville disponere skipene fritt og la markedet råde. Etter press fra den norske regjeringen, som fryktet for forsyningene av landet, bøyde rederne av. For å sikre de nødvendige tilførselene til Norge ble tonnasjeavtalen forsøkt koplet til forhandlingene om en handelsavtale med Storbritannia. Utover i krigen kom tonnasjeavtalen til å danne grunnlaget for supplerende norsk-britiske avtaler.

Det var viktig for både allierte og tyskere å få kontroll over den norske flåten. Quislingregjeringen gav ordre om at alle norske skip skulle gå til nærmeste norske havn. Ingen norsk kaptein adlød denne ordren og de gikk isteden til allierte havner.



Denne norske regjeringen i Storbritannia ble enig om å legge alle de norske skipene under en felles administrasjon. Det ble opprettet et statlig rederi som ble kalt Nortraship. **Nortraship** forkortelse for "The Norwegian Shipping and Trade Mission". Allerede 25. april 1940 ble dette rederiet opprettet. Det ble et av verdens største rederi. Hovedkontoret kom til å ligge i New York fjernt unna et eventuelt tysk angrep. Nortraship hadde også et kontor i London. Begge Nortraship-kontorene ble organisert som rederibedrifter med avdelinger for befraktning, linjefart,

tankfart, assurance, mannskapssaker, etc. Skipsfartsdirektør Øivind Lorentzen ble sjef for Nortraship, med Forsyningsdep., fra 1942 Skipsfartsdep., som overordnet politisk myndighet. På slutten av krigen hadde Nortraship 1100 ansatte og 50 underkontorer.

Lederstillingene var så å si uten unntak forbeholdt nordmenn, mens man nedover i rekkene fant mange briter og amerikanere. Nortraship omfattet mer enn 1000 skip på til sammen over 4 mill.brt.

Nortraship dirigerte hvalfangerflåten til Halifax i Canada. Her opprettet de en treningsleir for hvalfangerne for at de ikke skulle gå fra vettet i Nord Canada. Leiren fikk navnet Camp Norway.

Handelsflåtens strategiske betydning i en krigssituasjon vokste sterkt, særlig for Storbritannia — flåtens viktigste befrakter. Dette førte til at Storbritannia etter krigsutbruddet i september 1939 tvang frem tonnasjeavtalen med Norge. Da Norge kom med i krigen seilte i henhold til avtalen rundt 40% av den norske handelstonnasjen for de allierte, mens 15% tilhørte den sk. hjemmeflåten. De resterende 45%, med bl.a. et sterkt innslag av linjetonnasje, kunne i prinsippet sluttet fritt på fraktmarkeder utenom krigssonen. I praksis betydde dette fart for amerikanske befraktere med betaling i dollar. Skipene som seilte under tonnasjeavtalen ble i stor utstrekning satt inn i den farefulle transatlantiske konvoifarten med betaling i pund. For den allierte krigføringen var den norske handelsflåtens, særlig tankskipsflåtens bidrag til forsyningen av Storbritannia, av uvurderlig betydning.

Etter at USA var kommet med i krigen i desember 1941 ble Nortraship etter hvert tvunget til å la stadig mer tonnasje seile i de mest risikable fartsområdene som Atlanterhavet og Middelhavet. Resultatet var store tonnasjetap og tap av mange sjømanns liv. Allerede før 9.4.1940 gikk 58 skip tapt ved krigsforlis og 376 besetningsmedlemmer og 16 passasjerer omkom. Fra 9.4.1940 til 8.5.1945 gikk 199 av hjemmeflåtenes skip og 473 av uteflåtenes skip (inkl. hvalkokerier, men ekskl. hvalbåter) tapt ved krigsforlis og rundt 3800 sjømenn mistet livet. I tillegg kom sjøforlisene. Uteflåtens største tapsår var 1942 da de tyske ubåtene herjet som verst under slaget om Atlanterhavet og senket over 6,1 mill. brt. alliert tonnasje i Nord- og Sør- Atlanteren. Over 10% av tapene var norsk tonnasje. Handelsflåtens samlede tonnasjetap ved krigs- og sjøforlis under 2. verdenskrig var på mer enn 2,3 mill. brt.

I 1943 hadde den frie norske marine nesten 70 skip; jagere, korvetter og MTB-er. Mannskapet var i stor grad rekruttert fra handelsflåten. Også orlogsflåten gjorde en hederlig innsats under krigen.

Den norske hjemmefronten organiserte tidlig en forbindelse mellom Norge og Storbritannia, særlig Shetland. Forbindelsen - Englandsfarten - ble opprettholdt av kuttere og fiskeskøyter, etter hvert avløst av tre amerikanskbygde ubåtjagere, kalt Nordsjøbussene. Den viktigste oppgaven var å bringe agenter til og fra Norge, forsyninger til hjemmestyrkene og flyktninger til Storbritannia.



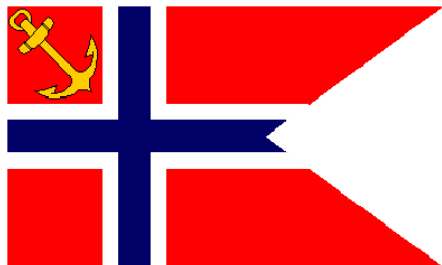
Nortraship tjente store penger på de norske skipene. Dollar og pund strømmet inn i kassen fra amerikanske og britiske myndigheter. Den norske regjeringen kunne dermed finansiere sin egen aktivitet med penger fra handelsflåtens virksomhet.

Etter krigen satt Nortraship igjen med en fortjeneste på ca. 4,5 milliarder kroner. Pengene kom fra forliserstatninger og frakter. Etter at rederne hadde tatt sitt, så gikk 818 millioner kroner inn i den norske statskassen.

9. april 1940 var det 24000 nordmenn om bord på Nortraships skip og flere tusen nordmenn om bord på andre lands skip. Mange av disse hadde vært 1-2 år ute på norske skip da krigen brøt ut og det skulle ta ytterligere fem år før de kunne komme hjem til gamlelandet. 3800 nordmenn kom aldri heim. De hadde gått ned med skipene sine..

Mange av de som kom hjem hadde med seg vonde opplevelser. De hadde sett kamerater forsvinne i dypet eller så hadde de flere år i tysk eller japansk fangenskap bak seg. Mange av disse karene dro til sjøs igjen. Flere av dem fikk seinskader av skadene sine. Mange begynte å drikke for å døyve nerveproblemene sine. Mange hadde mareritt om natta.

Nortraships hemmelige fond



I tonnasjeavtalen mellom Storbritannia og Norge fra november 1939 fantes en bestemmelse om at norske rederier skulle ha et ekstra frakttilllegg for å dekke avtalefestede krigstilllegg i hyrene. Etter at Norge våren 1940 kom med i krigen, presset britene på for å senke de høyere norske krigsrisikotilleggene ned til britisk nivå.

Norske sjøfolk var på den tid berettiget til et krigsrisikotilllegg på opptil 300% av grunnhyrene ved seilas i spesielt farlige farvann. Etter forhandlinger med Nortraship i London sommeren 1940 gikk britene med på å betale hyredifferansen inn på en særskilt konto. Dermed fikk de norske sjøfolkene et faktisk hyrenedslag til samme nivå som de britiske allierte sjøfolkene, mens den britiske kompensasjonen, beregnet til 1 shilling pr. befraktet tonn dødvekt pr. måned, ble innbetalt til Nortraship og innsatt på en egen konto. Ved krigens slutt utgjorde dette Nortraships sjømannsfond eller «Nortraships hemmelige fond» vel 43 mill. kr.

Store utbetalinger av fondsmidlene hadde i løpet av krigsårene gått til dekning av senere endringer i satsene for krigsrisikotilllegg og til sosiale forbedringer om bord i de utsatte handelsskipene.

I etterkrigstiden fulgte en opprivende strid om disponeringen av det resterende beløpet. Krigsseilerne hevdet at hver enkelt sjømann hadde krav på fondets midler. Norsk Sjømannsforbund gikk i mot sine egne medlemmer med støtte fra norske myndigheter. «Hovedaksjonsutvalget for Nortraships hemmelige fond» som ble beskyldt for å gå kommunistenes ærend, tok ut stevning mot Staten ved Skipsfartsdep. om eiendomsretten til fondet. Krigsseilerne tapte i Høyesterett i 1954.

En politisk snuoperasjon ble jobbet frem flere tiår senere. Stortinget bevilget i 1969 155 mill. kr, fordelt over 3 statsbudsjetter, som ble utbetalt til krigsseilere eller etterlatte, «ex gratia». Hver krigsseiler fikk utbetalt kr 180 pr. farts måned.